

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 655
van **GWENNY DE VROE**
datum: 13 maart 2019

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

N26 Kampenhout-Sas - Verkeerssituatie

Op de Leuvensesteenweg (N26) in Kampenhout is er vaak filevorming door de toenemende verkeersdruk. Deze gewestweg kruist de N21, waardoor het economisch knooppunt Kampenhout-Sas doorstromingsproblemen kent. Ik heb de minister hierover reeds meermaals bevraagd en heb dan ook volgende opvolgingsvragen.

1. Op basis van het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 367 van 11 december 2017 blijkt dat er mobiliteitsstudies lopen in het kader van de verschillende geplande ruimtelijke ontwikkelingen:
 - a) Welke mobiliteitsstudies zijn er momenteel lopende? Graag een oplijsting.
 - b) Wat is de stand van zaken van deze studies?
 - c) Wanneer zullen ze afgerond zijn?
2.
 - a) Wat is de laatste stand van zaken van het onderzoek van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) samen met de provinciale ontwikkelingsmaatschappij (POM) Vlaams-Brabant en de gemeente Kampenhout inzake de verdere ontwikkeling van Kampenhout-Sas?
 - b) Wat zijn de definitieve conclusies van de verkeerskundige studie?
 - c) Op welke manier werd de doorstroming van de N26 in deze studie bestudeerd?
 - d) Welke infrastructurele maatregelen plant de minister op basis van de verkeerskundige studie om de doorstroming te verbeteren?
3. Zal de minister de totale verkeersgeneratie van de bijkomende ontwikkelingen voorzien in het PRUP (provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan) Kampenhout-Sas, terugdringen zoals hij suggereert in het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 367? Zo ja, op welke manier? Zo niet, waarom?
4. Op welke manier zal men rekening houden met de invulling van bestaande sites, vooral de winkels, om zo tot minder verkeersgenererende activiteiten te komen?
5.
 - a) Wat is de stand van zaken van de omvorming van de rotondes tot turbotrondes, zoals aangegeven in het antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 367?
 - b) In welke concrete timing werd hiervoor voorzien?
6. Welke afspraken heeft AWV inzake mobiliteit en doorstroming gemaakt met de ontwikkelaar van het project aan de voormalige Witloofs site?

7. De huidige bushalte aan Kampenhout-Sas is voor veel mensen moeilijk bereikbaar. Vandaag moet men een trap nemen om de bushalte te bereiken. Voor minder mobiele mensen, alsook voor mensen met een beperking is dit moeilijk tot haast onmogelijk.
- a) Hoe evalueert de minister de moeilijke bereikbaarheid van de bushalte aan Kampenhout-Sas?
 - b) Welke maatregelen plant de minister om de bushalte bereikbaarder te maken?
 - c) Kan/zal hier een lift of roltrap worden geplaatst?

ANTWOORD

op vraag nr. 655 van 13 maart 2019

van **GWENNY DE VROE**

1.
 - a. Er loopt op dit ogenblik geen mobiliteitsstudie meer.
 - b. Volgende mobiliteitsstudies werden uitgevoerd:
 - Mobiliteitsstudie voor het Bijzonder Economisch Knooppunt Kampenhout-Sas (POM);
 - Mobiliteitsstudie i.k.v. de start- en projectnota voor de geplande ontwikkeling op de voormalige Witloofsite en i.k.v. de MER voor de omgevingsvergunningsaanvraag voor dit project (MG Real Estate).
 - c. Beide studies zijn afgerond.
2.
 - a. AWV en POM willen verder uitvoering geven aan de conclusies en voorstellen zoals die in de mobiliteitsstudie voor het Bijzonder Economisch Knooppunt Kampenhout-Sas. Deze maatregelen zullen samen met de betrokken gemeenten Kampenhout en Boortmeerbeek uitgewerkt en gerealiseerd moeten worden. Hierover heeft al een eerste overleg plaatsgevonden. In eerste instantie is het de POM die hierin het voortouw neemt omdat ook op de bedrijvenzone zelf (infrastructurele) maatregelen moeten genomen worden.
 - b. Om een aanvaardbare verkeersafwikkeling te kunnen garanderen bij het verder ontwikkelen van het BEK zijn infrastructurele aanpassingen noodzakelijk.

De belangrijkste maatregelen zoals voorgesteld in de mobiliteitsstudie zijn:

 - Capaciteit van de twee rotondes op Kampenhout-Sas verhogen (turborotondes);
 - Centrale drager op het bedrijventerrein, parallel aan N26 en aansluitend op de rotonde N21 x Industriestraat;
 - De Vekestraat en Industrieweg sluiten beide aan op deze centrale drager;
 - Ventweg langs de noordoostzijde van de N26 tussen de Vekestraat en Laarstraat met creëren van keerpunten thv Laarstraat;
 - Knip in de Loobekstraat om doorgaand verkeer tussen de bedrijvenzone en de N26 via de Laarstraat te vermijden;
 - Voorzien van goede fietsvoorzieningen langs de N26 en langs de interne wegenis.
 - c. De doorstroming op de N26 Leuvensesteenweg en de N21 Haachtsesteenweg wordt bepaald door de verkeersafwikkeling ter hoogte van de kruispunten. Dit was dan uiteraard een belangrijk, zelfs het belangrijkste evaluatiecriterium in de mobiliteitsstudie.
 - d. Zie vraag 2.b.
3. De suggestie om het programma van de geplande ruimtelijke ontwikkelingen als een mogelijke maatregel te onderzoeken, kan niet binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken onderzocht en al helemaal niet waargemaakt worden. Als de belangrijkste actoren hierin, met name het beleidsdomein Omgeving en de betrokken vergunningverleners, ook overtuigd zijn dat dergelijke maatregel wenselijk of nodig is, zullen zij hierin initiatief moeten nemen. Het

beleidsdomein MOW zal daaraan zeker meewerken en zal daar bij toekomstige adviesverlening in kader van ruimtelijke processen en vergunningen ook op wijzen.

4. Ook dit is een aspect dat een (belangrijk) verschil kan maken om de verkeersafwikkeling in deze omgeving minder of meer beheersbaar te houden, waar het beleidsdomein MOW zelf weinig kan doen. Opnieuw is het vooral aan de vergunningverleners om dit te bewaken en/of desgevallend aan de wetgever om de vergunningverlener hiervoor de mogelijkheden en instrumenten toe te bieden.
5.
 - a. Voor het gehele project, met name de ontwikkeling op de voormalige Witloofsitu samen met de infrastructurele aanpassingen op Kampenhout-Sas, is recent een omgevingsvergunning verleend. De omvorming tot turborotondes is hierin begrepen. Nu wordt het ontwerp van de infrastructurele aanpassingen aan de gewestwegen verder gedetailleerd en wordt ook de fasering van de werkzaamheden onder de loep genomen. Vervolgens kan het bestek voor de uitvoering opgemaakt worden.
 - b. Hieraan wordt de komende maanden volop gewerkt met als doel nog in 2019 tot publicatie te kunnen overgaan en een vastlegging van de budgetten begin 2020.
6. Er is een samenwerkingsovereenkomst VII opgemaakt waarin deze afspraken worden vastgelegd. De ontwikkelaar financiert deels en prefinanciert volledig de omvorming van de zuidelijke rotonde (kant Leuven) tot turborotonde. Ook betaalt hij helemaal de nodige aanpassingen aan de fietspaden en de aansluitingen van de site op de gewestwegen.
7.
 - a.

In de halte-inventaris van De Lijn zijn de haltes 308831 en 308830 Kampenhout Sas opgenomen als niet toegankelijk voor personen met een mobiliteitsbeperking. De halte voldoet niet aan de vooropgestelde voorwaarden. Het busperron is enkel bereikbaar via de voorziene trap. Hierdoor is de halte voor personen met een mobiliteitsbeperking, waartoe rolstoelgebruikers behoren, niet bruikbaar. Een roltrap biedt geen oplossing. Enkel met een lift kan deze halte in zijn huidige configuratie voor deze doelgroep toegankelijk worden gemaakt.

Omdat er geen tactiele geleiding is voorzien (opstapvlak in rubbertegels en geleidelijn in ribbeltegels tot aan de natuurlijke geleiding) is de halte ook als niet toegankelijk voor personen met een visuele beperking geregistreerd.
 - b. en c.

De Lijn zal onderzoeken op het technisch haalbaar is om aan de halte een lift te installeren. Een roltrap ligt technisch zeer moeilijk. Als uit het onderzoek zou blijken dat een lift technisch haalbaar is, zou de constructie van een lift eerst nog moeten opgenomen worden in het fysisch programma van De Lijn, en dat is op dit moment niet voorzien.